



TITLE:

# 戦時船舶全面的徴發への行程 - 第一次世界大戦イギリス海運政策 -

AUTHOR(S):

佐波, 宣平

---

CITATION:

佐波, 宣平. 戦時船舶全面的徴發への行程 - 第一次世界大戦イギリス海運政策 -. 経済論叢 1942, 55(2): 144-159

ISSUE DATE:

1942-08

URL:

<https://doi.org/10.14989/131705>

RIGHT:

會學濟經學大國帝都京

# 叢論濟經

號二第 卷五十五第

月八年七十和昭

## 論 叢

全體主義的經濟論理……………

經濟學博士 柴 田 敬

戰時船舶全面的徵發への行程……………

經濟學士 佐 波 宣 平

強制カルテルについて……………

經濟學士 靜 田 均

## 時 論

世界的論理の轉換者日本……………

經濟學博士 石 川 興 二

## 研 究

マルサス『人口論』の人間觀的基礎……………

經濟學士 白 杉 庄 一 郎

二つの型の現金殘高……………

經濟學士 一 谷 藤 一 郎

フランス植民帝國の問題……………

經濟學士 河 野 健 二

## 說 苑

近世絹織業の分析視角……………

經濟學士 堀 江 英 一

## 附 錄

彙 報

## 戰時船舶全面的徵發への行程

### ——第一次世界大戰イギリス海運政策——

佐 波 宣 平

支那事變が大東亞戰爭に發展してから、海運は日本戰時經濟政策の中心問題となつてゐるが、最近の日本で當局始め各方面に於いて特に要望されてゐるのは第一次世界大戰イギリス海運政策の研究である。現に戦ひつゝある英米及び日本に於いて採られつゝある海運政策（例へば造船・運輸・港灣・海員等の立法）の如何に、多くが第一次世界大戰のイギリス海運政策に由つてゐるかを見ると、これは成る程と首肯される。そして、戰時海運政策一般が如何に時代と國境を越えて客觀的に一つの技術體系として大きな意味をもつてゐるかに愕かされる。だが、それにも拘らず、考慮を拂ふべきは、戰時海運政策が勿論のこと乍ら特に歴史的規定を受けるといふことである。世界通商の自由主義體制下に突如勃發した前大戰に於けるイギリス海運は、オッタワ協定・一九三五年海運補助法以來政策體系に大きな轉換をとりつゝ第二次世界大戰に入つたところのそれとは嚴に區別して考へなくてはならぬ。その間の一世代は意味なくして横はるものではない。況して前大戰のイギリス海運と現下の日本海運とに於いてをやである。要するに第一次世界大戰に於けるイギリス海運政策は今次大戰のイギリス・日本にとつて極めて貴重な經驗でありつゝ、そのまま適用さるべく餘りに大きな歴史性を擔つてゐる。従つて、言葉の本當の意味に於いてそれが「生かされる」ためには單なる技術的體系としてよりも寧ろ歴史的體系として把握されなくては

ならぬ。筆者は特にかうした立場から前大戦イギリス海運政策を考察し、その中心課題である船舶徴發制の發展について一稿を作成した。讀者の批判を乞ふ次第である。

## 一 船舶徴發と開戦當時の海運市場

一九一四年八月三日、即ちイギリスの對獨宣戰布告の前日、イギリスは緊急勅令をもつて「國家非常時に際して運送並びに軍事目的のため船舶を徴發する權能」を海軍運輸部に賦與して、開戦當初イギリス派遣軍輸送だけでも二百五十隻の船舶を徴發した。かかる商船の大量軍事引揚は言ふまでもなく海運市場に大きな變動を惹起せずには措かなかつた。作戰計畫の緊急さは既に出港を決定してゐる定期船や貨物の積込を終了して出港準備を整へてゐる貨物船をも容赦なく徴發したため、航海日程の變更と積替と解約と、海運市場は名狀すべからざる混亂に陥つた。航行危險區域の設定と夜間航行禁止はこれを一層ひどいものにした。かくて、船主の間には船舶徴發計畫の全貌に對する見透難から一時これに對して當局への協力を阻むかの態度さへ現はれた。が、他方、船舶の軍事徴發は船主の負擔どころか却つて負擔を軽減するものでさへあつた。我々はここに第一次世界大戦當時の一般海運市場がもつ特殊性を見出すことが出来る。

第一次世界大戦は少くともイギリス海運業にとつて全く突發事件であつた。十九世紀中葉に航海條例を廢棄して以來のイギリス海運は名實共に自由主義に終始して國家干渉は海運のどの部面にも之を見出すことは出来なかつた。一八五四年と一九〇六年の二回に互る商船法のほか幾つかの海運關係法規が制定されたが、これらの大部分は船舶・積荷・人命の安全、海上損害に對する船主の責任、船員・海員教育厚生等々に關する謂はば社會立

法——プリムソルの滿載乾水線法の如きその代表的なるもの——であつて、固有の意味の海運保護獎勵の立法ではなかつた。事實、郵便船舶補助金は一八七四年以後著しい減額を示し補助金(subsidies)といふよりも單なる支拂(payment)の意味しか有なくなつてゐた。キューナード社のルジタニア號モレタニア號の如きが受けてゐた補助金も特に國家非常時に備へるべく爲してゐた一部武裝への補償金に過ぎなかつた。要するに、海運會社の航海業務に對して正當な報酬はこれを支拂ふもそれを越えての獎勵金(bounties)は絶対に交付しないといふのが大戰前イギリス政府の海運に對する態度であつた。<sup>1)</sup>

アメリカ海運は南北戰爭後の「海から陸への轉換」のために非道い不振を極めて居り、ドイツ・日本の海運は新興勢力ではあつたが、イギリス船に全面的に立向ふべく歴史が餘りに新しかつた。北歐諸國やギリシャの運輸船は高い収益性を有つてはゐたが、全體としてはなほ力弱い存在に過ぎなかつた。かくして、イギリスは次々に擴大した植民地市場に助けられて、大戰前の六七十年間、よく世界海運覇者としてその自由主義を守り通すことが出來た。従つて、このイギリス船が支配してゐた世界海運市場も一般にイギリスに倣ふて自由市場として正常線を進行しつゝあつた。造船業と共に海運業の景氣は規則正しい週期的波動をとつてゐた。開戰當時の一九一四年夏季は、一九一一年夏から一三年秋まで續いたブームの反動を受けて、世界海上運賃は落潮の中にあつたが、船主の財政狀態は好況時代の十分な償却のためには堅調を持し、オーストリーとセルビアの衝突の暗雲を豫想するものとは全くなかつた。併し乍ら、かうした經濟機構はそれが自由主義的であつただけそれだけ、強力な國家統制を必要とする戰爭の衝動を最も非道く受けねばならなかつた。

かくて、イギリスの對獨宣戰は全世界海運市場を一舉にして麻痺狀態に投込んだ。國際貿易機構は突然破壊さ

1) R. Meeker, History of Shipping Subsidies, 1905, p. 21; C. E. Fayle, The War and the Shipping Industry, 1927, p. 22, 23.

れて商船は山積する貨物を前にし乍ら、世界到るところの港灣で滞船するのほかなかつた。この場合、定期船はなほ幾分の弾力性を示し得たけれども、不定期船市場では政府の大量徴發にも拘らず、船腹は需要を下廻り、運賃は八・九月を通して上昇どころか却つて引下げられ運航費のマーデンをも喰込んだ。<sup>2)</sup>多數の船主は同航と共に持船を繋船すべく用意してゐた程である。往航運賃は毎日數志づつ引下げられた。戦争が終らない限りこのやうな絶望状態は繼續するだらうと見られた。従つて、海軍運輸部の船舶徴發は不定期船主にとつて事態を救ふものでこそあれ、決して重い負擔ではなかつた。寧ろ開戦後二ヶ月間といふものは商船は進んで海軍當局に提供されたくらゐである。<sup>3)</sup>だが、固よりこれは一時的事象にすぎず、十月頃より海上運賃は著しく強調に轉じた。

註 ブルー・ブック・レート(船舶徴發料率)が初め、低位に過ぎたのは料率制定委員が運賃水準のなほ著しく低落を示してゐた一九一四年九月に任命されて當時の海上運賃市況を標準にしたためとも言ふ。<sup>4)</sup>

## 二 二重徴發と徴發權限の整序

上記の如く、イギリスは開戦に先立つ八月三日、海軍運輸部に商船徴發權を賦與したのであるが、海軍運輸部は必ずしもこの權能に値する資格を十分備へてゐるものではなかつた。法制上の地位低く規模も小さく有能な役員持合せも少なかつた。(一九一三年の年件費は僅に一萬四千磅であつた)それまでに、この運輸部が行ふてゐた役割と言へば、毎年の海軍機動演習に南阿・印度・埃及などのイギリス守備地に軍隊を輸送すべく旅客船を傭船したり、自らの所有する幾つかの運炭船油槽船をもつてこれらの外地部隊に補給したりするだけであつた。もつとも、このやうな不備は開戦と共に補はれ、人員は増加され規模は擴大されて行つた。<sup>5)</sup>併し、イギリス海軍はナボ

2) 3) J. A. Salter, Allied Shipping Control, 1921, p. 38; J. R. Smith, Influence of the Great War upon Shipping, 1919, p. 28, 29; Fayle, War and Shipping, p. 48. 4) 清水安治、歐洲大戰當時の英國政府御用船契約及標準賃率に就て、海運184號、10頁。

レオン戦争以來百年間も一流海軍國と戦争の經驗をもつてゐなかつた。(南阿戦争の場合は徴發に依らず自由市場で備船して間に合ふた。)勿論、船そのものは何等海軍の役に立たなかつた。海軍は船を運航する組織としては全くもつてゐなかつた。かくて、海軍當局は船主側の協力に俟つの外なく徴發令狀はこの依存性を卒直に認めた。これに對して、開戦當初は上記の如く一般運賃水準の低位から比較的容易に船を入手することが出来た。イギリス全船腹の二五%が開戦後直ちに海軍の指令下に置かれた。<sup>6)</sup>船舶徴發條件は定期船不定期船によつてまた使用目的によつて更に徴發地が英本國・自治領・屬領なるかによつて夫々異つたが、船主との間に起るであらう紛議に備へて、當局は豫め八月十四日海軍運輸部裁定局 (Admiralty Transport Arbitration Board) を設立した。徴發料率 (調はゆる Blue Book rate) については十月二十二日提案成り、その年十二月政府の正式承認を見た。

ところで、船舶徴發に當つた當局は海軍運輸部だけではなかつた。カーデイフ及びニコーカッスルの海軍地方備船部も海軍の全般的指圖を受けて地方徴發權を有してゐた。陸軍運輸部もまた徴發に加つた。<sup>7)</sup>特に定期船の冷凍裝置室に對しては一九一五年四月から商務局がブルー・ブック・レートと市場運賃との中間で徴發した。<sup>8)</sup>かくして、徴發當局の間には屢々命令の重複が起りこれを避けるべく絶えず緊密な打合せが行はれたのであるが、それでも二重徴發 (duplicate requisitioning) を免れることは出来なかつた。<sup>9)</sup>このやうな徴發權限の輻輳はさらでに非道い開戦當初の運航・港灣の混亂を一層著しいものにした。<sup>10)</sup>従つて、ここに徴發權限の整序は早くから各方面に於いて要望せられた。併し、この問題は要望せられ乍ら、その後とにかく後方に押し延ばされた。これは、イギリス海運が開戦當時世界海運界に占めてゐた優位が示すところ船腹の餘裕と、また、ドイツ潜水艦の活動が未だ本格的に起らなかつたためでもあるが、同時にまた、イギリス政府が當時の自由主義體制を受けて戰時經濟統

5) Salter, Allied Shipping, p. 40.

7) Salter, Allied Shipping, p. 55.

6) Fairplay, March 8, 1917, p. 421.

8) N. B. Dearle, An Economic Chronicle of the Great War for Great Britain & Ireland, 1914-1919, 1929, p. 35, 36, 56, 64; Fayle, War and Shipping, p. 141 ff.; Salter, Allied Shipping, 44 ff.

制に決定的態度で臨み得なかつたことを語るものでなくてはならぬ。

### 三 比例徴發と運航統制

船舶徴發に關しては各方面から抗議が出た。一九一五年一月、勞働者戰時緊急委員會 (Workers' National War Emergency Committee) の任命する物價小委員會の意見報告は「政府徴發船はイギリス全商船腹の二五%に及ぶと言ふが、事實は一〇%にしか當らぬ。多數のイギリス船はイギリス國家の損失に於いて海外航路に従事してゐる。よろしく、これらの海外就航船はこれを引揚げ穀物運賃を切崩すために徴發すべきであり、商船全部は鐵道と同じく國家管理に置くべきである」と主張し、海運の全面的國家管理を早くも提唱したが、同月二十二日、商務局長に對してイギリス船主團が提出した覺書では、勞務費の騰貴、貿易機構の不統一、軍用徴發船の浪費的運航、就中、港灣政策の缺如をもつて海上運賃騰貴の主要因と指摘した。<sup>10)</sup> 従つて、船主側では海運國家管理の強化や船舶徴發の擴大やよりも港灣の輻輳を特に重要視した。事實、港灣對策は一九一五・一六年を通して海運に關する最も重要な問題の一つであつた。<sup>11)</sup> 併し、港灣が混雜を來たすのは港灣に於ける勞働力の不足・港灣施設の不備にみの歸せられなかつた。港灣に出入する船舶の運航をより合理的に統制する要があつた。ところで、運航を統制すべく當局が先づ行はねばならなかつたのは船舶徴發に關して起る船主間不公平の是正であつた。

實際、徴發料率と自由賃率との間の大きな差は徴發されると否とによつて船主の利害を大きく左右した。開戰當時偶々イギリス本國の港灣に船を多數碇泊させてゐた船主は多數の船を徴發されたが、反對の事情にあつた船主は海外の自由航路にあつて中立國船主と同様に著しい高率の自由運賃を收得出來た。勿論、海軍運輸部とて

9) Salter, Allied Shipping, p. 55.

11) Fayle, War and Shipping, p. 126 127.

12) 13) Fayle, War and Shipping, p., 134, 135.

10) Smith, Influence, p. 160, 163-5.



の不公平に氣づかないわけはなかつた。併し、經驗に乏しい上に人手不足のためこのやうな困難な問題に向ふ餘裕はなかつた。軍事輸送のため船を手に入れるのが力一杯であつた。かくて、政府は一九一五年二月七日、海軍運輸部に諮問委員會 (Advisory Committee) を設立、委員にはすべて經驗に富む船主を任命して、徵發船の就航を管理せしめると共に、徵發に當つてはより多く商業的考慮を拂はしめることとした。船主間の不公平を調整する方法として、最も多く所有船を軍用に供してゐる船主からはその一部を徵發解除し、これを反對の事情にある船主の所有船の徵發でもつて補ふといふ比例徵發 (proportionate requisition) を採ることとした。なほ、これに對してはソルタア (J. A. Salter) の精巧なるカード・インデックス・システムが大きく貢獻した。<sup>14)</sup>

比例徵發のほかには海軍運輸部諮問委員會が船腹調整のため採つた仕方に一時的徵發解除 (temporary release of requisition) がある。當時、地中海に向けて石炭輸送に従事してゐたイギリス徵發船はマルタ、アレキサンドリアで陸揚を終了後は空船で復航してゐた。併し、積取るべき貨物がなかつたわけではない。例へばアレキサンドリアでは棉實・鑽石・小麥・亞麻仁等の貨物がイギリス向の船を待つてゐた。だが、政府はこれら私的貨物に對しては強制輸送の權能をもたなかつた。従つて、政府徵發船によつてこれを輸送することを得なかつた。かくしてこれらの貨物は空載復航の政府徵發船を利用することなく、態々往航を空載で來航する民間船によつて積取られるほかなかつた。この莫大な船腹浪費を避けるべく前記諮問委員會が採つたのが、即ち、徵發船の一時的解除であつて、往航に政府貨物を輸送する徵發船を復航に條件附で一時解除して私的貨物を自由運賃で積取らしめる方法である。これはたとへこれを欲しない船主に對しても強制された。因みに、これは極めて適切なる措置として當時の船腹不足を著しく緩和に導き、次の如き、一九一五年春季地中海石炭運賃の低下に與つて力がある。<sup>15)</sup>

14) Fayle, War and Shipping, p. 116—117; Salter, Allied Shipping, p. 56.

15) Salter, Allied Shipping, p. 61—62; Fayle, War and Shipping, p. 118; 通信省船舶局、大戰時代の世界海運、大9、44頁。

イギリス石炭往航運賃<sup>16)</sup>

カーディフより	ボートサイド		リヴァプール	
	噸	片	噸	片
1914年 7月	7	0	15	0
10月	11	3	11	6
1915年 1月	32	6	27	0
4月	30	0	25	0
7月	22	6	27	3
10月	60	0	32	6
1916年 1月	90	0	40	6
4月	110	0	60	0

小麦その他食料品の輸送のために特に食料品輸送船徴發委員會 (Requisitioning (Carriage of Foodstuffs) Committee) を設立し、商務局を通してこれに船舶徴發權を賦與したのであるが、実際には同委員會は船舶徴發を差控へて單に小麦輸送のために船舶を指令するだけであつた。これら指定船 (directed vessels) の收得する運賃は全く自由に委せられた。<sup>17)</sup> また一方、船舶許可委員會 (Ship Licensing Committee) は、五百總噸以上のイギリス船にしてイギリス帝國外の諸港間の貨物輸送に従事するものは同委員會の許可を要するとなし、もつて徴發を免れんがために中立國の備船契約に應じやうとするイギリス船を制限したが、その主たる職能は非徴發船の運航統制に過ぎなかつた。<sup>18)</sup>

だが、開戦後一年を経過すると漸く輸送力の不足が現はれ始めた。これは直ちに運賃に影響して、例へば紐育—李浦間小麦運賃は一九一五年九月の九志から十月九志六片、十一月十三志四片にまで上騰した。ドイツ潜水艦の活動もこの頃より頗る著しく、イギリス商船被擄沈量はそれまでの二倍乃至三倍を示した。しかるに進水船はその半數に過ぎない状態であつた。併し、一九一五年末まではイギリス並びに外國の造船と拿捕船をもつて噸數の上では船舶喪失にどうにか對抗して行くことが出来た。そこで、政府はなほ比例徴發と一時的徴發解除、要するに運航統制でもつて押切れるといふ態度をとりつづけた。一九一五年十一月十日の Order in Council で設立された食料品輸送船徴發委員會と船舶許可委員會がこれをよく物語つてゐる。即ち、これまで、軍事輸送以外には原則として徴發船を用ひなかつたのに對して、政府は

16) Payle, War and Shipping, p. 443.

17) Salter, Allied Shipping, p. 52—53; Payle, War and Shipping, p. 157.

18) Smith, Influence, p. 160; Salter, Allied Shipping, p. 50—51.

なほ、一九一六年二月十五日、船舶許可委員會の權限は更に擴大されて、五百總噸以上のイギリス船は外國間航路のみでなくイギリス國內諸港間航路にても、また、空載航海の場合でも、すべて許可を要することとなし、もつて、空載航海を可及的に少くすると共に輻輳混雜港への航海を制限した。<sup>19)</sup>

因みに、この船舶許可委員會が一九一六年一月末までに航海許可を與へたイギリス船舶は次の如くである。<sup>20)</sup>

定期船	九六六隻	内イギリス貿易航路に従事するもの	七四二隻
不定期船	三八九	聯合國貿易航路に従事するもの	三一六
計	一、三五五	譯 中立國貿易航路に従事するもの	二九八

かくして、自由主義の永い歴史を有するイギリス海運も開戦後一年半漸く統制段階に入り、一九一五年十二月海軍運輸部改組を経て、翌年一月二十七日海軍運輸部諮問委員會の強力なる要請によつて海運統制委員會(Shipping Control Committee)の設立を見て、統制は更に強められることとなつたが、それはなほ決して本格的體系的な統制とは言ひ得なかつた。この段階の海運統制は過渡的性格をそのまま示現して極めて多様性に富み、船舶は型により就航航路により積載貨物により所管官廳・收得運賃・船主責任・船主自由裁量を異にした。いま、統制の最も嚴重なる完全徴發船と自由海運市場にある自由船のほか、これらの中間にあつて自由運賃を許されてゐるが積卸港・積載貨物等々につき政府の統制下にある船を一括して指定船(directed vessels)と名づければ、一九一六年五月二十五日現在、完全徴發船・指定船・自由船の割合は次の如く、自由船の占むる割合はなほ大きかつた。<sup>21)</sup>

完全徴發船	一、二二三隻	三七%
指定船	六八〇	一九
自由船	一、五七九	四四

一九一六年夏季の船腹緩和は確にこうした海運統制の不徹底をなほ正當づけた。Shenck 號襲撃に對するアメリカの抗議によつて一九一六年五月以來ドイツ潜水艦の無

19) Fayle, War and Shipping, p. 160.  
20) Fayle, War and Shipping, p. 160.  
21) Fayle, War and Shipping, p. 163.

(但し、内譯の隻數は 1,356 となる)。

警告商船爆撃は止み、その脅威は大體に地中海に限定された。同時に、この頃（一九一六年八月）にはイギリス商船の武装も推移して航洋船の四〇％に砲を搭載し得るまでになつて戦時危険に因る船舶喪失は可成り著しく減退してゐた。

#### 四 全面的徵發

だが、一九一六年秋、イギリスは大きな危機に入つた。この年九月、ドイツ側は武装商船をもつて既に商業狀態を喪失してゐる船と見做して無警告的に爆撃すると聲明し、イギリス並びに聯合國側の喪失噸數は夏季の數倍に増加した。これに加へて、北米小麥の不作の報はオーストラリア小麥への依存を餘儀なくし、その長距離航海への轉換は二百隻より多くの船腹を必要とすると見られた。かくて、事態は頗る船腹不足の悩みを深刻にし、商務局長官は十月二十四日オーストラリア小麥輸送の重要性を指摘し、十一月九日には海運港灣關係従業員の軍務召集制限・中立國船の誘致・造船資材の特配・移動式港灣勞役團の構成等々の緊要なるを説き訴へねばならなかつた。<sup>1)</sup>

ここに至り、同年十二月七日、アスキスの後を承けて内閣を組織したロイド・ジョージは特に海運統制強化の政策を採り、先づ、同月二十二日海運省を設置しこれを中核體として海軍行政の集中統一を圖つた。即ち、海軍運輸部を始め同諮問委員會・船舶許可委員會等々の機關をすべて海運省に吸収合併せしめ、ただ海運統制委員會のみを従來の海軍運輸部諮問委員會に代る機關として（但し新しい形式に於いて）存置するにとどめた。そして、新に海運總監（Shipping Controller）を設置して海軍行政長官となし、グラスコークの海運會社 MacLay & McIntyre の

1) Fayle, War and Shipping, p. 197.

Joseph MacKay をこれに任命して、造船・外國船購入を始め海運行政の殆んど一切の權能を賦與した。

この海運省はイギリスが第一次世界大戰に新設した諸省のうち最も成功せるものの一つであるが、海運總監が就任後間もなく敢行した鮮な政策として二つがある。その一つは、非本質的物質の輸入を全般的に制限して船腹不足を緩和さすべく船舶優先委員會 (Tonnage Priority Committee) を設置したことである。即ち、イギリスはこれに依つて食料品・木材・紙類など價格の割合に船腹を喰ふか、高貨物の輸入を制限し、一九一七年三月より同年末まで月平均七十二萬噸 (年六百萬噸ともいふ) の船腹節約を目標として進んだ。イギリスとしてはこれ以前に既にこの程度の輸入統制に着手してゐるべきであつた。事實、リヴァプール船主協會の如きは一九一五年十月の早きにこれを提唱してゐた。だが、當時はなほ海運界に限らず經濟界一般がそこまで進んだ統制を要請してゐず、その實現は見られなかつた。けれども、今や事態の急迫は流石の自由主義を傳統とするイギリス海運をも強度の統制に導き、前記の如く船舶優先委員會の設置を見るに至つたのである。事實また、輸入物資の大部分が政府勘定または政府統制下に入つてゐたこの段階では、輸入統制を船舶優先制當制にタイ・アップすることは左して困難でもなかつた。

海運總監が就任後間もなく敢行したのも一つの大事業は商船の全面的徴發 (universal requisition) であつた。上記の船舶優先制當制は船舶の深刻な拂底のために、高貨物の輸入を避けやうとする確に前大戰イギリス海運統制の發展段階を劃する政策であるが、實は、このこと自體、より規模の大きい海運統制體系を前提とするものであつた。統制する海運省が意の如くに運航せしめ得る船舶を或る程度の數量その支配に置いて居らねば實現し得ない政策であつた。かくして、この點からも船舶徴發範圍の擴大がより切實な問題となつて、謂はゆる全面的船舶徴

2) Dearie, Chronicle, p. 124, 126; Fayle, War and Shipping, p. 212—213.

發制に進むこととなつた。ところで、全面的徵發とは言へ主たる對象は定期船であつた。不定期船に關する限り既に採用されてゐる原則を極く僅に推進めるだけで十分であつた。<sup>3)</sup> いま、海運總監が全面的徵發を決意したる當時の一九一七年二月二十八日現在について見るに、<sup>4)</sup>

定期船	隻數	うち完全徵發隻數	徵發割合
定期船	一、九五三	七三六	三七・七
不定期船	一、四二五	九二五	六四・九
油槽船	二〇二	一〇九	五四・〇
計	三、五八〇	一、七七〇	四九・四

備考 定期船のうちには定期船主に備船されたる不定期船を含む。

本表は一、六〇〇總噸以上の船舶に限る。但し、拿捕船を除く。

た。自由航海に従事してゐたものといへば

沿岸航行船に限られた。<sup>5)</sup> (沿岸航行船の統制は最も後れ休戦間際の一九一八年一月まで航海並びに運賃は自由であつた。) 要するに、不定期船では徵發または統制は別段に新しいことでもなければ困難な紛争を惹起すことでもなかつたが、定期船界では不定期船界で例外の自由船が寧ろ原則であつた。<sup>6)</sup> 成る程、定期船でも三分の一以上が徵發せられ、その獸肉貯藏室も商務局の徵發の下にあり、小麥・羊毛・砂糖その他政府勘定輸入貨物も一部はブリュイ・ブツク・レイトで定期船によつて運送されてゐた。事實、一九一七年一月現在、北大西洋航路に關する限り、輸送能力(重載噸)の八五%までが小麥・軍需品の統制輸送に従事してゐた。<sup>7)</sup> 併し乍ら、これらは定期船會社の利益を制限したとは言へ決して航海スケヂュールを變動せしめるものではなかつた。八五%の徵發と言ふも船舶の一部の徵發と船全體の徵發とは全く事情を異にした。<sup>8)</sup>

さて、この定期船徵發従つて船舶の全面的徵發計畫を實現に導いた決定的動因はイギリスの北大西洋航路集中

3), 4), 5), 6) Fayle, War and Shipping, p. 224.  
7), 8) Fayle, War and Shipping, p. 225.

主義であつた。即ち、一九一六年秋アメリカ小麥不作の報を入れて、イギリスは既述の如く長途オーストラリア小麥に頼るべく餘儀なくされてゐたところ、翌年一月になつて北米小麥の貯藏になほ餘裕あることが判明すると同時に、この頃、英米間のクレディット問題も一時的解決を見たため、イギリスは俄に濠洲小麥輸送計畫を變更し北米小麥の積取に全力を注ぐべく、船舶特に遠隔水域航海中の定期船を徵發してこれに充てることにしたのである。しかも、この北大西洋航路集中計畫に拍車をかけたのがドイツ潜水艦の無制限爆撃またはこれに起因するアメリカの參戰可能性であつた。<sup>9)</sup> (アメリカは一九一七年二月三日ドイツと外交關係を斷ち、四月二日遂に參戰した)

この定期船徵發計畫及びその實行過程については、ここでは要領を記すにとどめたい。<sup>10)</sup> 海運統制委員會の Sir Kenneth Anderson、海運省の Sir Lionel Fletcher の兩人は海運總監の意を受けて、本計畫案を作成、一九一七年二月十九日これを海運總監に提出した。海運總監は、これに基き、二月二十八日オーストラリア航路就航定期船に徵發令狀を交付したるを始めてとして、續々、遠隔航路船に同航を求めこれを政府管理下に置いた。かくて、四月末には主要直接航路船の大部分を、五月末には間接航路船をもこの組織のうちに包含することが出来た。但し本計畫は決して容易に實現を見たのではない。不定期船と異つて單に船舶のみならず全組織を擧げて一定の航路に固定せしめ永年それを自己の獨占的地盤として守り通して來た定期船主たちは簡單にはこの全面的徵發計畫に賛同を示さなかつた。マンチエスタア學派流の經濟的自由に深く徹してゐたリヴァプール船主協會は、北大西洋航路同盟の名に於いて、これに反對を唱へた。彼等は、自分たちの永年の獨占航路へ他の航域の定期船の來航するを好まず、その有する特殊權益を主張して政府の提示する徵發條件の承認を凝つた。併し、海運總監は飽くまで政府勸定に依る運航といふ原則を堅持して譲らず、結局、徵發條件につき妥協案成り、八月二十二日協定書起

9) Fayle, War and Shipping, p. 226.

10) Fayle, War and Shipping, p. 228 ff.

草委員會開催、九月に至つて海運總監の正式承認を見ることが出来た。但し、ここで北大西洋航路集中主義といふも當時のイギリス定期船全部が徴發せられ北大西洋に集航したのではない。なほ可成り多數の定期船は他の海外航路に残つてイギリス戰時物資の輸送に間接に協力してゐた。

## 五 結 言

第一次世界大戰に於けるイギリスの危機は確にアメリカの參戰によつて救はれたと言へる。併し、當時のアメリカは永い間の消極的海運政策に禍されて言ふに足るべき航洋船腹を有せず、造船能力とても當時極めて幼稚な段階にあつた日本造船業にまで頼らなければならなかつた程である。従つて、アメリカの援英も海運に關する限りは極めて低調であつた。アメリカ參戰後も聯合國海運統制の中心は常にロンドンにあつて、各聯合國の海運はイギリス流の統制を見倣ふて居るにすぎなかつた。それ故、參戰するアメリカへの船橋はイギリスが架設するほかなかつた。ところで、イギリスをしてこの役割を果さしめたのは一九一七年初の北大西洋航路集中主義または全面的船舶徴發制であつた。だが、このためにする定期船の徴發は十九世紀來自由主義の特に頑強なイギリス海運界にあつて決して容易ではなかつた。

他國に特に優越する巨大な船腹をもつて開戦したイギリスは、船腹の五分の一以上を軍事目的に割かれ乍ら、當初は餘裕裡に戰時海上輸送に當ることが出来た。ドイツ潜水艦の活動が比較的後れて開始されたことはイギリス海運に一層の弾力性を附與した。かくて開戦當初には作戦の突發性のために二重徴發の如き混亂も起りはしたが、これも大した問題にならずに終つた。そして問題は漸次に比例徴發・一時的徴發解除に移つて行つた。徴發



船主と非徵發船主との間の負擔公平または合理的運航統制が重要な問題となつた。併し、いづれにするも徵發はなほ軍事輸送船従つて一部にとどめられた。一九一五年末までは、大體このやうに夜間航行禁止・危險水域設定等の制限のほかは商業航路船のすべては全く自由であつた。併し、一方では作戰區域の展開と軍需工業の強度重工業化に因る熾烈なる船腹需要と、他方ではドイツ潜水艦の活動激化に因る船舶大量喪失とは、イギリス海運を漸次に統制に導いた。一九一五年末より翌年初へかけての船舶許可委員會・海運統制委員會等の設立がこれを語る。ところで、食料品に不足するイギリスでの戰時海運統制は毎年秋の小麥收穫毎に強化される。一九一六年秋の深刻な危機は十二月に至つて、先づ海運行政の統一強化を経て、輸入貨物に對する船舶優先割當制の採用と共に遂に全面的船舶徵發制といふ決定的段階に到達した。かくて、それまで比較的自由運航をつづけてゐた定期船主もその船舶・航路組織を舉げて國家統制に服することとなつた。戰時體制とは言へ自由主義の傳統に生きるイギリス海運としては正に歴史的な大事件と言はねばならぬ。併し、イギリスの危機はまさしくイギリス海運がその傳統を揚棄することによつて救はれた。固より、この定期船徵發は大西洋航路集中主義に立脚するものであり、従つて、アメリカ參戰可能性に結びつけられて居る。併し、これは寧ろ一つのモメントに過ぎない。食料品はじめ戰時必要物資の殆んどすべてを海外輸入に俟たなくてはならぬイギリスとしては、戰爭が長期化するほど開戰當初の餘裕を喪ふて次第に船舶不足に攻められて來る。かくて、海運統制は必然的に船舶の全面的徵發といふ最後の段階に到達せざるを得ない。全くもつて、船腹の深刻な不足がこうした統制に導くのであつて、實はこの全面的徵發を決意し敢行した當時のイギリスは自國船だけでなく中立國船にまで徵發の手を擴げなければならなかつた程に船を必要としてゐた。即ち、イギリスは各航路の要所々々に有する石炭貯藏所の使用を中立國船に意地

悪く制限して彼等の運輸を自國に有利に統制した後、一九一七年初めからは“ship for ship”原則や Law of Angary を適用して、遂に強權的に中立國船を徴發したのである。<sup>2)</sup>

要するに、戦争の擴大長期化に因る船舶不足と遂にこれがために採られる全面的船舶徴發は、必ずしも第一次世界大戰に於けるイギリスのみの仕方ではなく、寧ろ戦時海運一般の行き方でもある。が、實はこうした行程のうちにも夫々の國の海運のもつ歴史的性情を見てとることが出来る。いま、これを現下の第二次世界大戰下のイギリスと比較して見るも、一九三九年八月、開戦と共に國防條例に則り海上貿易管理令を制定して航海許可制度を布き運輸統制に入つたイギリスは、同年十二月には早くも全面的船舶徴發制を確立して先づ不定期船を、翌一九四〇年二月一日には定期船を全面的に徴發するに至つてゐる。そして、同年十月には更に沿岸並びに近海定期船に、一九四年一月には油槽船にまでこの制度を及ぼして、殆んど全部の船舶を徴發制下に置くことが出来た。<sup>3)</sup>これは全く、第一次大戰で海運統制に入るのに一年半、全面的徴發制を布くのに二年半を要し、沿岸航路船の如き休戦間際まで自由に放置せられてあつたのと、比較にならぬ統制の進度と強化である。我々はこれを單に第一次世界大戰の經驗が今次大戰のイギリス海運統制をしかく手際よく運ばしたとのみ見ることは出来ない。前大戰開戦當時のイギリスが身につけてゐた完全に近い自由主義海運體制が、今次大戰に入るまでに既に一九三五年海運補助法によつて大きな修正を受け、更に一九三九年海運補助法案によつて實に準戦體制までとらうとしてゐたイギリス海運政策史上劃期的な政策發展を考へなくてはならぬ。(今次大戰に於けるイギリス海運政策については、佐波「イギリス戦時海運政策」國際經濟研究第三卷第三號參照)

2) Salter, Allied Shipping, p. 106, 107.

3) 日本經濟聯盟會調査課、大東亞海運研究、昭17. 228—30.

4) 佐波、世界恐慌後に於ける英國海運政策の轉換、經濟論叢、54卷4號